

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

534 663

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
27. Mai 2004 (27.05.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
WO 2004/043745 A1

(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: B60R 21/01

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/001798

(22) Internationales Anmeldedatum:  
2. Juni 2003 (02.06.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:  
102 52 227.8 11. November 2002 (11.11.2002) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von  
US): ROBERT BOSCH GMBH [DE/DE]; Postfach 30 02  
20, 70442 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

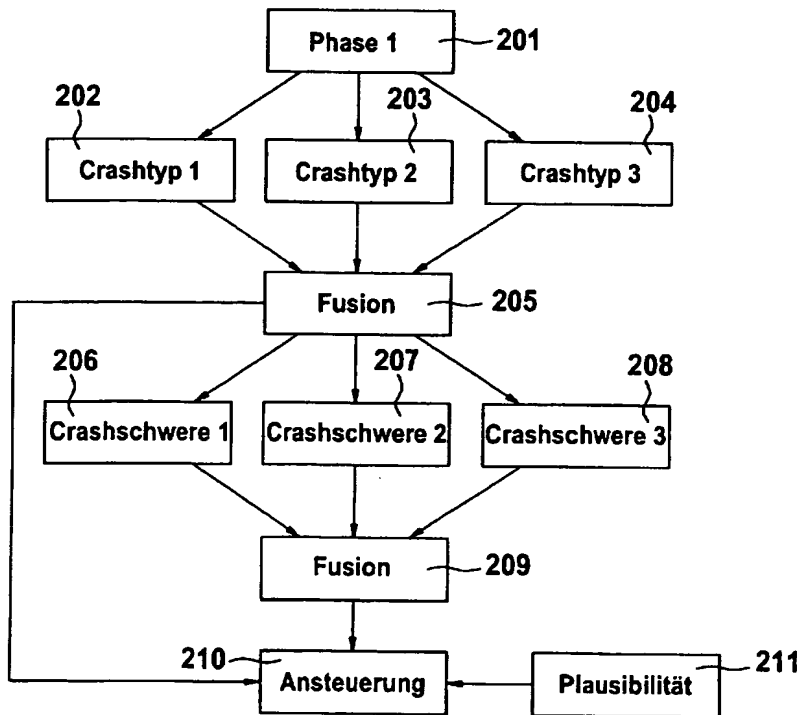
(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): SCHULLER, Her-  
mann [DE/DE]; Boeblinger Str. 45, 71065 Sindelfingen  
(DE). LANG, Gunther [DE/DE]; In Der Schranne 39,  
70569 Stuttgart (DE). KOLATSCHEK, Josef [DE/DE];  
Am Heinrichsberg 42, 71263 Weil Der Stadt (DE).  
AUST, Sabine [DE/DE]; Leiblweg 36, 70192 Stuttgart  
(DE). LICH, Thomas [DE/DE]; Tribergle 33/2, 71409  
Schwaikheim (DE). KOEHLER, Armin [DE/DE]; An  
der Steige 86, 74343 Sachsenheim (DE). MINDNER,  
Klaus [DE/DE]; Schuetzenstr. 5, 71634 Ludwigsburg  
(DE). ROELLEKE, Michael [DE/DE]; Hirschlandener  
Str. 66, 71229 Leonberg-Hoefinden (DE).

(74) Gemeinsamer Vertreter: ROBERT BOSCH GMBH;  
Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: METHOD FOR ACTIVATING RESTRAINING MEANS

(54) Bezeichnung: VERFAHREN ZUR ANSTEUERUNG VON RÜCKHALTEMITTELN



(57) Abstract: The invention relates to a method for activating restraining means (8), whereby at least one signal indicating a collision is generated. Once a collision has been identified, temporally defined crash phases are stipulated and a crash type and crash severity are determined for each crash phase using the signal. The corresponding restraining means (8) are activated in accordance with the crash severity and/or the crash type.

(57) Zusammenfassung: Es wird ein Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln (8) vorgeschlagen, wobei wenigstens ein aufprallkennzeichnendes Signal erzeugt wird. Ab Erkennen eines Aufpralls werden zeitlich definierte Crash-Phasen vorgegeben und für jede Crash-Phase wird anhand des Signals ein Crash-Typ und eine Crash-Schwere bestimmt. In Abhängigkeit von der Crash-Schwere und/oder des Crash-Typs werden die entsprechenden Rückhaltemittel (8) angesteuert.

202... CRASH TYPE 1  
203... CRASH TYPE 2  
204... CRASH TYPE 3  
206... CRASH SEVERITY 1

207... CRASH SEVERITY 2  
208... CRASH SEVERITY 3  
210... ACTIVATION  
211... PLAUSIBILITY

WO 2004/043745 A1



(81) Bestimmungsstaaten (*national*): CN, US.

(84) Bestimmungsstaaten (*regional*): europäisches Patent (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

*Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.*

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

5

0 Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln

## Stand der Technik

5

Die Erfindung geht aus von einem Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln nach der Gattung des unabhängigen Patentanspruchs.

10

Aus DE 19909538 A1 ist ein Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln bekannt, bei dem zunächst der Crash-Typ bestimmt wird. Kann nicht eindeutig auf einen Crash-Typ geschlossen werden, wird mit Wahrscheinlichkeitswerten operiert. Das Verfahren ist modular aufgebaut und weist ein Unfallklassifizierungsmodul, ein Berechnungsmodul und ein Vergleichsmodul auf.

## Vorteile der Erfindung

15

20

35

Das erfindungsgemäße Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln mit den Merkmalen des unabhängigen Patentanspruchs hat demgegenüber den Vorteil, dass Crash-Typ und auch Crash-Schwere jeweils für Crash-Phasen bestimmt werden, die ab der Erkennung eines Aufpralls beginnen. Hierdurch ist es möglich, bereits frühzeitig eine Entscheidung über die Auslösung treffen zu können. Damit können Unfälle, die ein starkes Ereignis, d.h. einen schweren Unfall, darstellen, bereits frühzeitig zur Auslösung von Rückhaltemitteln führen. Die Erfahrung zeigt, dass umso länger eine Auslöseentscheidung bzw. -ansteuerung von Rückhaltemitteln hinaus geschoben werden muss, umso schwieriger und komplexer wird der Auslösealgorithmus. Daher ist es sinnvoll, bereits frühzeitig Entscheidungen treffen zu können, um hier durch eine einfachere Struktur des Algorithmus Zeit und Komplexität einzusparen. Der einfache und

strukturierte Aufbau des erfindungsgemäßen Verfahrens bzw. Algorithmus ermöglicht weiterhin das einfache Integrieren von neuen Funktionen. Insgesamt führt das erfindungsgemäße Verfahren zu einer besseren Ansteuerung und zeitgenaueren Ansteuerung von Rückhaltemitteln.

5

10

.5

:0

:5

0

5

Durch die Verwendung von Crash-Phasen und einer damit verbundenen Steuerung der Empfindlichkeiten der Crash-Schwereerkennung lässt sich passend zu den Aufprallsensorsignalen die Crash-Schwere optimal ermitteln. Weiterhin kann eine Crash-Phase und eine Crash-Typ-Erkennung zur Steuerung der Empfindlichkeit der Craschschwerealgorithmen vorgesehen sein. Die Crash-Typ-Erkennung ermöglicht ein angepasstes Wählen des Crash-Schwere-Algorithmus und damit spezielle Crash-Schweren für die einzelnen Crash-Schwere-Algorithmen. Der modulare Aufbau des gesamten Algorithmus ist damit erweiterbar durch zusätzliche Module. Eine Erweiterung der Modulfunktionalität ist durch den ihrerseits modularen Aufbau gegeben. Kommen neue Crash-Typen, die erkannt werden sollen, dazu, ist jedem Modul ggf. ein Submodul zu erstellen. Das erfindungsgemäße Verfahren bzw. Algorithmus vermeidet jede Rückkopplung. Es liegt außerdem eine einheitliche Struktur für Erweiterungen wie z.B. das Hinzufügen von Upfrontsensoren vor.

Durch die in den abhängigen Ansprüchen aufgeführten Maßnahmen und Weiterbildungen sind vorteilhafte Verbesserungen des im unabhängigen Patentanspruch angegeben Verfahrens zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln möglich.

Besonders vorteilhaft ist, dass die Crash-Phasen in Abhängigkeit vom Fahrzeug-Typ definiert werden. Die Crash-Phasen hängen insbesondere von experimentiellen Crash-Tests ab um auf die Deformierbarkeit des jeweiligen Fahrzeugtyps einzugehen.

Der Crash-Typ für jede Crash-Phase wird insbesondere dadurch bestimmt, dass für unterschiedliche Crash-Typen Frontalaufprall, Offset-Aufprall, Seitenaufprall, Heckaufprall, Aufprall auf eine deformierbare Barriere oder Pfahlcrash das wenigstens eine Signal vom Aufprallsensor untersucht wird und Ergebnisse dieser Untersuchungen miteinander verknüpft werden, um den Crash-Typ zu bestimmen. Damit kann parallel für die verschiedenen möglichen Crash-Typen das Aufprallsignal untersucht werden, um festzustellen, welcher Crash-Typ der Geeignete ist. Ergibt sich keine eindeutige Zuordnung, kann hier mit Wahrscheinlichkeiten gerechnet werden. Es wird also eine

gewichtete Verknüpfung von unterschiedlichen Crash-Typen vorgenommen. Der so fusionierte Crash-Typ bestimmt dann, ob ein oder mehr Algorithmen zur Bestimmung der Crash-Schwere verwendet werden. Kann der Crash-Typ beispielsweise nicht eindeutig zugeordnet werden, werden mehrere Algorithmen für die Bestimmung der Crash-Schwere verwendet, um auch hier eine gewichtete Summe der Crash-Schwere zu bilden.

Weiterhin ist es von Vorteil, dass die Ansteuerung der Rückhaltemittel letztlich nur in Abhängigkeit von einem Plausibilitätssignal durchgeführt wird. Auch dieses Plausibilitätssignal wird von dem wenigstens einen Signal des Aufprallsensors abgeleitet. Dies führt zu einer höheren Sicherheit des erfindungsgemäßen Verfahrens.

Darüber hinaus ist es von Vorteil, dass für die unterschiedlichen Aufprallsensoren im Fahrzeug jeweils getrennt für jede Crash-Phase die Crash-Schwere in der oben beschriebenen Weise bestimmt werden. Die daraus resultierenden Crash-Typen und Crash-Schweren für die einzelnen Aufprallsensoren werden dann gemeinsam miteinander verknüpft, um jeweils einen Crash-Typ und jeweils eine Crash-Schwere festzustellen. Eine weitere Möglichkeit, den passenden Crashtyp bzw. Crasheschwere zu bestimmen, liegt in der sinnvollen Kombination verschiedenartiger Sensorsignale, die in gemeinsamer Auswertung einen Crashtyp oder Crasheschwere ergeben. Zu solchen unterschiedlichen Aufprallsensoren gehören die Sensoren im Zentralgerät, beispielsweise auf dem Fahrzeugtunnel und Upfrontsensoren, also die insbesondere am Kühler angebracht sind, und auch Seitenaufprallsensoren. Als Aufprallsensoren können neben den üblichen Beschleunigungssensoren auch Verformungssensoren, indirekte Verformungssensoren wie Druck- und Temperatursensoren und Precrash-Sensoren verwendet werden. In einer Weiterbildung ist vorgesehen, dass in Abhängigkeit von dem jeweils ermittelten Crash-Typ bzw. der Crash-Schwere ein Gewichtungsfaktor abgeleitet wird, der für den einzelnen Crash-Typ für den jeweiligen Aufprallsensor verwendet wird. Damit ist es möglich, beispielsweise bei einem Frontalaufprall einen Upfrontsensor ein höheres Gewicht hinsichtlich der hier bestimmten Crash-Typen bzw. Crash-Schwere zu geben, als dem Sensor im Zentralgerät. Damit kann eine genauere Bestimmung des Crash-Typs bzw. der Crash-Schwere und damit eine bessere Ansteuerung der Rückhaltemittel erreicht werden. Diese Bewertung kann kontinuierlich erfolgen, also durch Gewichtungsfaktoren, die eine Zahlenreihe darstellen, oder auch diskret, wobei hier eine Schwelle dann verwendet wird, um zu entscheiden, ob beispielsweise die Werte eines Aufprallsensors überhaupt verwendet werden oder sehr stark eingehen.

**Zeichnung**

Ausführungsbeispiele der Erfindung sind in der Zeichnung dargestellt und werden in der nachfolgenden Beschreibung näher erläutert.

5

Es zeigen:

Figur 1 ein Blockschaltbild der erfindungsgemäßen Vorrichtung,

5 Figur 2 ein Flussdiagramm des erfindungsgemäßen Verfahrens,

Figur 3 ein erstes Blockschaltbild des erfindungsgemäßen Verfahrens,

10 Figur 4 ein zweite Blockschaltbild des erfindungsgemäßen Verfahrens,

Figur 5 ein drittes Blockschaltbild des erfindungsgemäßen Verfahrens,

Figur 6 ein viertes Blockschaltbild des erfindungsgemäßen Verfahrens,

15 Figur 7 ein Diagramm zur Bestimmung der Gewichtung,

Figur 8 ein fünftes Blockschaltbild des erfindungsgemäßen Verfahrens,

20 Figur 9 ein sechstes Blockschaltbild des erfindungsgemäßen Verfahrens.

#### Beschreibung

25 Es wird im Folgenden ein Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln beschrieben, das sich insbesondere dadurch auszeichnet, dass es keine Rückkopplung aufweist und mit festen Schwellen arbeitet. Kennzeichnend ist, dass hier unterschiedliche Merkmale aus den Beschleunigungswerten extrahiert werden, beispielsweise ein gefensterstes Integral der Beschleunigung, also ein Geschwindigkeitswert.

30 Weiterhin ist eine neue Eigenschaft des erfindungsgemäßen Verfahrens die Verwendung von Crash-Phasen. Wie oben dargestellt, ermöglicht dies für einige Unfalltypen bzw. Crash-Schweren bereits frühzeitig eine Entscheidung zu treffen, um dann nur noch die anderen Unfalltypen und Crash-Schweren mit einem komplexeren Algorithmus zu behandeln, die eine spätere Entscheidung erfordern. Die Crash-Phasen sind wie oben dargestellt fahrzeugtypabhängig.

35

Finden unterschiedliche Fensterlängen, wenn ein gefensteres Integral verwendet wird, bei der Merkmalsextraktion Verwendung, so lassen sie sich mit Hilfe von zeitlichen Abläufen steuern, ohne einen Timer oder einen Zähler zu verwenden. Die Crash-Phasen werden über solche impliziten Zeiten gesteuert. Innerhalb der einzelnen Crash-Phasen lassen sich die einzelnen Schwellen mit Hilfe der Merkmale zur Entscheidung, wie z.B. Crash-Typen führen, unterschiedlich applizieren. Aufgrund der Tatsache, dass kein Timer verwendet wird, kann dieser auch nicht aufgrund von fehlerhaften oder falschen Signalen, also einem miss use, den Algorithmus negativ beeinflussen.

Innerhalb der Logiklücke der Algorithmus lassen sich die Ergebnisse der vorhergehenden Blöcke zusammen fassen. Innerhalb der vorangegangenen Blöcke ist es aufgrund der Struktur möglich, Abläufe parallel abzuarbeiten. In der Crash-Typ-Erkennung lassen sich die Crash-Typen also alle parallel berechnen und werden dann über eine Logik fusioniert. Aufgrund dieser Parallelisierung ist es auch einfach möglich, den Algorithmus bzw. das Verfahren um eine weitere Funktionalität zu erweitern, indem einfach mehr neue Blöcke hinzugefügt werden. Innerhalb der Logik werden Informationen bezüglich der Qualität der Signale oder aber deren Prioritäten verarbeitet. Dies kann auch als Wichtigkeit interpretiert werden und stellt somit eine wichtige Eigenschaft dar. Jedoch werden andere Arten von Informationen verarbeitet. Es werden in den Logikblöcken nur ähnliche Informationen verarbeitet, ob beispielsweise ein bestimmter Crash-Typ ermittelt wurde, oder nicht.

Der Algorithmus basiert also nicht auf der Trennung von Signalen in einen Beschleunigungspfad und einem Integratorpfad. Der Algorithmus verwendet ausschließlich integrierte Signale. Aus diesen Signalen werden dann mittels geeigneter Verfahren Merkmale extrahiert, die über applizierbare Schwellen bewertet werden und zu Aussagen über den Crash-Typ, also die Art der Kollision und/oder die Crash-Schwere die Stärke der Kollision führen. Der Algorithmus ist derart modular aufgebaut, dass neue Kollisionsarten oder Kollisionsstärken leicht integrierbar sind.

Figur 1 zeigt in einem Blockschaltbild die erfindungsgemäße Vorrichtung. Zwei Upfrontsensoren 1 und 2, die am Kühler eines Fahrzeugs befestigt sind, sind über Leitungen mit einem Steuergerät 5 verbunden. Die Upfrontsensoren 1 und 2 liefern Beschleunigungssignale als digitale Signale an das Steuergerät 5. Diese digitalen Signale werden im Steuergerät 5 von einem Prozessor 6 verarbeitet. Der Prozessor 6 ist auch mit



5 einem Beschleunigungssensor 7 im Steuergerät 5 verbunden. Auch das Signal dieses Beschleunigungssensors, der beispielsweise an einen Analogeingang des Prozessors 6 angeschlossen ist, wird durch den Prozessor 6 verarbeitet. Darüber hinaus ist das Steuergerät 5 mit einer Seitenaufprallsensorik 3 verbunden. Seitenaufprallsensoren  
10 können Beschleunigungssensoren oder Verformungssensoren oder indirekte Verformungssensoren wie Druck- oder Temperatursensoren sein. Auch Umfeldsensoren können hier verwendet werden. Umfeldsensoren 4 sind jedoch auch an das Steuergerät 5 und dabei an den Prozessor 6 angeschlossen. Auch solche Sensoren, die insbesondere als Precrash-Sensoren verwendet werden, können zur Bestimmung eines Aufprallsignals  
15 verwendet werden. Die Sensorik 7 im Beschleunigungsgerät 5 ist üblicherweise ein Beschleunigungssensor, wobei der Beschleunigungssensor mit einer Empfindlichkeit in X- und Y-Richtung ausgebildet sein kann. Das Steuergerät 5 und damit der Prozessor 6 sind über einen Datenausgang mit Rückhaltemitteln 8 verbunden. Diese Rückhaltemittel 8 umfassen Gurtstraffer, Airbags, aktive Sitze und ggf. Überrollbügel. Diese  
20 Rückhaltemittel 8 sind individuell ansteuerbar. Der Einfachheit halber nicht dargestellt ist eine Insassenklassifizierung. Auch die Signale von dieser Insassenklassifizierung nehmen Einfluss auf die Ansteuerung der Rückhaltemittel 8.

20 Im Folgenden wird anhand verschiedener Fluss- und Blockdiagrammen der Ablauf des erfindungsgemäßen Verfahrens, auch der erfindungsgemäßen Vorrichtung, dargestellt. In Figur 2 ist in einem Flussdiagramm das erfindungsgemäße Verfahren in seinem Ablauf dargestellt. Im Verfahrensschritt 201 wird die entsprechende Crash-Phase eingestellt. Für diese Crash-Phase werden in den Verfahrensschritten 202, 203 und 204 parallel  
25 Untersuchungen durchgeführt, ob ein jeweiliger Crash-Typ hier vorliegt. Das heißt, die Sensorsignale werden daraufhin untersucht, ob sie einen Crash-Typ, beispielsweise Crash-Typ 1 in 202, Crash-Typ 2 in 203 oder Crash-Typ 3 in 204 identifizieren. Der Einfachheit halber sind hier nur drei Crash-Typen dargestellt, es sind jedoch weit mehr als drei Crash-Typen möglich. Zu den Crash-Typen zählen der Frontalaufprall, der Heckaufprall, der Offset-Aufprall, der Aufprall auf eine deformierbare Barriere, der  
30 Seitenaufprall, ein Pfahlcrash, harte Crashes und ein Überrollvorgang. Beispielsweise kann die Richtung, die aus den Aufprallsignalen ermittelt wird, einen Hinweis auf den Crash-Typ geben. Liegt ein Frontalaufprall vor, dann wird ein sehr starkes Signal in X-Richtung zu messen sein. Liegt ein Heckaufprall vor, dann wird ein sehr starkes Signal auch in X-Richtung, aber in umgedrehter Richtung zu messen zu sein. Bei Offset-Crashes oder  
5 Seitenaufprallen sind dann entsprechende Methoden anzuwenden, um über die Richtung

jeden Crash-Typ zu identifizieren. Bei einem Crash auf eine deformierbare Barriere gibt der zeitliche Verlauf den Hinweis auf diesen Crash-Typ.

Nichtauslöser (AZT, misuse) können über Merkmale im Signal selbst erkannt werden.  
5 Eine LKW-Unterfahrt durch einen PKW ist über das zeitliche Auftreten von Signalen, hier der Upfrontsensoren und des zentralen Steuergeräts, zu klassifizieren.

Bei Verwendung von zwei Upfrontsensoren lassen sich Offset-Crashes feiner unterteilen, beispielsweise in Crashes, bei denen der Kollisionspartner schräg auf das Fahrzeug trifft  
10 (Winkelcrash) oder aber ob der Kollisionspartner mit einem Überdeckungsgrad kleiner 100% auftrifft. Seitencrashes können über das zeitliche Auftreten und den Verlauf von Sensorsignalen klassifiziert werden. Als Beispiel dient hier der Pfahl in die Tür, der über das Drucksignal, falls ein Drucksensor zur Seitenaufprallsensierung vorhanden ist, und eine passende Plausibilität als Crashtyp erkannt und in eine Craschwere übersetzt  
15 werden kann.

Im nachfolgenden Verfahrensschritt 205 wird eine Fusion der Ergebnisse der einzelnen Verfahrensschritte 202, 203 und 204 durchgeführt. Dies bedeutet, dass aus den einzelnen Ergebnissen der Crash-Typ Vergleiche in Verfahrensschritt 205 der eigentliche Crash-  
20 Typ nun identifiziert wird. Dominiert keiner der drei Crash-Typen, dann wird über Gewichtungsfaktoren bzw. Wahrscheinlichkeitswerte, eine Mischform im Verfahrensschritt 205 gebildet. In Abhängigkeit vom ermittelten Crash-Typ werden ein oder mehrere Algorithmen zur Crash-Schwere-Bestimmung ausgewählt und aktiviert. Wurde beispielsweise der Crash-Typ 1 als der Crash-Typ hier eindeutig identifiziert im  
25 Verfahrensschritt 205, dann wird zur Verfahrensschritt 206 gesprungen, um den Algorithmus für die Crash-Schwere 1 durchzurechnen, da dieser eindeutig dem Crash-Typ 1 zugeordnet ist. Entsprechendes gilt für die Crash-Schwere 2 im Verfahrensschritt 207 und Crash-Schwere 3 im Verfahrensschritt 208. Liegt eine Mischform der Crash-Typen vor, dann werden wenigstens zwei Crash-Schwere-Algorithmen aktiviert. Es kann  
30 aber auch bei der eindeutigen Identifikation eines Crash-Typs vorkommen, dass wenigstens zwei Algorithmen zur Crash-Schwere-Bestimmung berechnet werden, die dann im Verfahrensschritt 209 miteinander fusioniert werden. Auch diese Fusion wird durch eine gewichtete Summenbildung durchgeführt. In Abhängigkeit vom bestimmten Crash-Typ aus Verfahrensschritt 205 unter bestimmter Crash-Schwere aus  
35 Verfahrensschritt 209, wird in Verfahrensschritt 210 eine Ansteuerung der

Rückhaltemittel 8 durchgeführt. Dabei wird jedoch noch aus Verfahrensschritt 211 eine Plausibilitätsüberprüfung anhand der Sensorsignale durchgeführt, ob die Ansteuerung der Rückhaltemittel überhaupt sein kann.

5 Figur 3 zeigt in einem Blockschaltbild das erfindungsgemäße Verfahren. Im Block 301 werden die Aufprallsignale, also vorzugsweise Beschleunigungssignale, aus den Sensoren 1,2,3,4 und/oder 7 erzeugt. Diese Information wird im Folgenden dem  
10 erfindungsgemäßen Verfahren zur Verfügung gestellt. Im Block 302 werden aus den Beschleunigungssignalen verschiedene Merkmale extrahiert, beispielsweise durch Integration, Differentiation oder andere Komplexe mathematische Umformung wie beispielsweise Filter, beispielsweise ein Kalman-Filter, oder aber Start- oder Stop-  
15 Bedingungen für einen Zeitzähler. Im Block 303 geschieht folgendes: Aus bestimmten Merkmalen, die der vorangegangene Block 302 zur Verfügung stellt, können zeitliche Informationen abgeleitet werden, die es ermöglichen, eine Kollision bzw. einen Aufprall in unterschiedlichen Crash-Phasen einzuteilen. Die Crash-Phasen folgen zeitlich  
20 aufeinander von Crash-Beginn bis zum Crash-Ende. Als Crashbeginn wird das Starten des Algorithmus definiert und als Endezeitpunkt ist der Algorithmusreset ausschlaggebend. Der Start eines Algorithmus wird beispielsweise dadurch festgelegt, dass eine Rauschschwelle, die vorgegeben ist, überschritten wird. Die Anzahl der Crash-  
25 Phasen ist zunächst nicht begrenzt. Die Crash-Phase kann durch einen Zeitzähler mit der Einheit Cycles dargestellt werden, wobei die Cycles die Periode zwischen den einzelnen Rechenschritten des Algorithmus darstellen können, ggf. auch kürzere oder längere Perioden. Diese Darstellung in einem Zeitzähler entspricht der maximalen Anzahl der Crash-Phasen. Die einzelnen Crash-Phasen dienen dazu, in der Crash-Typ-Erkennung,  
also im Block 304 und/oder der Crash-Schwere-Erkennung im Block 306  
unterschiedliche Empfindlichkeiten zu steuern. Mit Empfindlichkeiten sind  
unterschiedlich hohe Schwellwerte gemeint, mit denen die einzelnen Merkmale  
verglichen werden, um eine Entscheidung bzw. die Ansteuerung der Rückhaltemittel  
durchzuführen.

30 Im Block 304 der Crash-Typ-Erkennung wird mit Hilfe der Merkmale aus Block 302 eine Klasseneinteilung der Kollisionsarten vorgenommen. Diese unterschiedlichen Klassen können aus gängigen Crash-Versuchen abgeleitet sein. Hierbei müssten Crashes wie ein Auftreffen auf eine deformierbare Barriere mit einem Überdeckungsgrad von  $< 100\%$ ,  
35 Kollisionen, bei denen das Aktivieren eines Zündmittels nicht angebracht ist,

Fahrmanöver, die aufgrund des Beschleunigungssignals eine Kollision vortäuschen (misuse), Kollisionen, bei denen der Aufprallgegner in einem Winkel zur Fortbewegungsrichtung des eigenen Fahrzeugs steht oder sich bewegt, Kollisionen, die einen Überdeckungsgrad nahe an 100 % haben. Innerhalb der einzelnen Crash-Phasen müssen nicht alle Crash-Typen klassifizierbar sein. Jedoch können in einzelnen Crash-Phasen alle relevanten Kollisionstypen voneinander unabhängig ermittelt werden. Eventuell vorhandene Abhängigkeiten werden hier nicht berücksichtigt. Es können durchaus mehrere Crash-Typen gleichzeitig detektiert werden. Eine Verknüpfung der Ergebnisse der Crash-Typ-Erkennung wird im folgenden Block 305 vorgenommen. Dieser Block 305 stellt eine Crash-Typ-Logik dar. Hier werden die Wahrscheinlichkeiten der einzelnen erkannten Crash-Typen beurteilt oder bestimmt. Aus diesem Ergebnis werden die Empfindlichkeiten der Crash-Wert-Erkennung 306 beeinflusst. Abhängigkeiten von Crash-Typen werden in der Crash-Typ-Logik dahingehend verarbeitet, dass über eine Logik der wahrscheinlichste Fall ausgewählt wird. In einem realen Crash-Szenario kann es durchaus vorkommen, dass sich keine eindeutige Klassifizierung in eine Crash-Typ-Klasse vornehmen lässt. Beispiele für eine Verknüpfung von Crash-Typen sind: ODB (Auftreffen auf eine deformierbare Barriere) und AZT (= Versicherungsunfall, bei dem ein möglichst geringer Schaden am Fahrzeug auftritt) erkannt. Setzt sich der AZT-Crash durch und nur dessen korrespondierende Crash-Schwereerkennung wird aktiviert, wobei bei AZT eine Crasheschwere von 0 vorliegt. Sollte keine eindeutige Entscheidung getroffen werden, so besteht die Möglichkeit, mehrere Empfindlichkeiten bei der Crash-Schwere-Erkennung zu wählen und diese anschließend in der Crash-Schwere-Logik auszuwerten. Im Block 306, also der Crash-Schwere-Erkennung, werden, ausgehend von den Merkmalen der Sensorsignale Crash-Schweren abgeleitet. Diese Crash-Schweren werden dann innerhalb der Zündlogik weiter verarbeitet und das für diese Kollision passende Rückhaltemittel wird aktiviert, um den Insassen den optimalen Schutz zukommen zu lassen. Die Anzahl der Crash-Schweren ist hierbei nicht auf die Anzahl der Rückhaltemittel beschränkt. Innerhalb der Crash-Schwere-Erkennung können Pfade mit unterschiedlicher Empfindlichkeit der Crash-Schwere-Bestimmung aktiviert werden, abhängig von der Crash-Typ-Logik. Die Crash-Schwere wird linear aufsteigend bestimmt, wobei die kleinste Crash-Schwere einer Kollision entspricht, bei der kein Rückhaltemittel aktiviert werden soll. Die größte Crash-Schwere entspricht dem maximal zu aktivierenden Schutz. Die zeitliche Steuerung der Zündmittel findet hier nicht statt.

Im Block 307 der Crash-Schwere-Logik werden unterschiedliche Crash-Schweren, die aus dem vorangeschalteten Block 306 kommen, derart miteinander verbunden, dass die Fahrzeuginsassen einen der Situation angepassten Schutz erhalten. Dies kann im einfachsten Fall eine Priorität nach der Größe der verschiedenen Crash-Schweren sein. Jedoch sind auch komplexere Logikverknüpfungen realisierbar.

Im Block 309 der Zündlogik wird die an diesem Block übermittelte Crash-Schwere und ggf. der Crash-Typ die passenden Zündmittel zugeordnet und gewährleistet auch das zeitlich abgestimmte Aktivieren. Es besteht hier auch die Möglichkeit einer von Zuständen innerhalb des Fahrzeugs abhängigen Aktivierung. Zuständig hier können z.B: sein Position des Insassen, sein Gewicht, der Status des Gurts. Dies gilt für alle erlaubten Sitzpositionen im Fahrzeug.

Der Block 308 stellt die Plausibilität dar. Innerhalb dieses Blockes 308 werden eventuelle Fehler und Unstimmigkeiten innerhalb des Algorithmus-Pfades in ihrer Auswirkung gemildert. Damit es zu einer Aktivierung von Rückhaltemitteln kommen kann, sollte die Entscheidung unabhängig bestätigt werden. Ein fehlerhafter Sensor könnte zu einer Auslösung führen, deshalb soll die Plausibilität von einem anderen Sensor bestätigt werden, da hier die Wahrscheinlichkeit, dass 2 Sensoren gleichzeitig defekt sind, deutlich geringer ist als bei einem fehlerhaften Sensor. Deshalb könnte ein nicht korrekt arbeitender Mikrocontroller, welcher die Berechnungen und Auswertungen vornimmt, keine Auslösung verursachen. Weitere Fehlerszenarios könnten von dieser Plausibilität in ihrer Auswirkung gemindert werden.

Figur 4 zeigt in einem Blockschaltbild, dass eine Crash-Phasen-Steuerung 401 die einzelnen Crash-Phasen 402, 403 und 404 ansteuert.

Hier werden aus den Sensorsignalen zeitliche Informationen extrahiert und in einzelne Crashphasen übersetzt. Eine solche Extraktion kann auch über einen Zähler (timer/counter) erreicht werden, der abhängig vom Signal gestartet und gestoppt wird. Die Steuerung 401 übernimmt dann die Aufgabe, die einzelnen Crashphasen 402-404, ggfs. auch mehr, aktiv zu schalten. Dies geschieht in Abhängigkeit der zeitlichen Information aus den Sensorsignalen, respektive dem Timer. Es kann immer nur eine Crashphase aktiv geschaltet werden. Hier werden die Crashphasen aufsteigend gestaffelt

und innerhalb eines Crashszenarios nacheinander aktiviert. Dies geschieht entweder fest über einen Zähler oder aber abhängig von den Sensorsignalen.

Figur 5 zeigt in einem weiteren Blockschaltbild das erfindungsgemäße Verfahren. Für eine jeweilige Crash-Phase 501 wird wie oben dargestellt parallel untersucht, und zwar in den Blöcken 503, 504 und 505, welcher Crash-Typ zutrifft. Anhand der Ergebnisse dieser einzelnen Untersuchungen, wird im Verfahrensschritt 502 der Crash-Typ-Logik dies festgestellt. Die Crash-Typ-Logik wird dann in Abhängigkeit von dem bestimmten Crash-Typ oder einer gewichteten Summe aus verschiedenen Crash-Typen wenigstens einen der Crash-Schwere-Algorithmen 506, 507 oder 508 auswählen, um die Crash-Schwere anhand der Sensorsignale festzustellen.

Figur 6 zeigt eine Erweiterung des erfindungsgemäßen Verfahrens. Im Block 601 wird der, wie in Figur 3 dargestellte, Crash-Schwere-Algorithmus mit Crash-Typ-Erkennung durchgeführt. Dies wird der Crash-Typ-Logik 604 zugeführt, die hier weiterhin mit einem entsprechenden Crash-Typ-Algorithmus für die Upfrontsensoren 602 verbunden ist. Der Crash-Typ wird also hier anhand eines Signals von einem Zentralsensor, der im Verfahrensschritt 601 zu einem entsprechenden Crash-Typ führt und den Upfrontsensoren aus Verfahrensschritt 602 gebildet. Dabei kann wie oben dargestellt eine entsprechende Verstärkung oder Abschwächung der einzelnen Crash-Typ-Ergebnisse des Zentralsensor oder der Upfrontsensoren durchgeführt werden. Anstatt der Upfrontsensoren oder zusätzlich dazu können auch andere Sensoren wie Seitenaufprallsensoren oder Umfeldsensoren hier eingesetzt werden. Die Crash-Typ-Logik, die also den Crash-Typ bestimmt, ist nachgeschaltet, die Crash-Schwere-Erkennung 605. Wie oben dargestellt wird mit wenigstens einem Algorithmus die Crash-Schwere anhand der Sensorsignale bestimmt. In Verfahrensschritt 606 wird dann über eine Crash-Schwere-Logik dieses Ergebnis mit einer Crash-Schwere-Erkennung des Abfronalgorithmus 603 verknüpft. Daraus wird dann die Crash-Schwere bestimmt, die zur Ansteuerung der Zündlogik 607 dient. Auch hier können andere Sensormodule, wie ein Seitenaufprallsensor oder Umfeldsensoren eingesetzt werden.

Der Ansatz zur Fusionierung basiert hierbei auf der Beurteilung der Qualität der einzelnen Crash-Typ oder Crash-Schwere-Informationen. Unterschiedliche Algorithmen, zumal wenn sie auf unterschiedliche Sensorinformationen zugreifen, liefern Crash-Typ und Crash-Schwere-Informationen von unterschiedlicher Qualität. Während ein

Algorithmus den Crash-Typ A präziser ermitteln kann, hat ein anderer Algorithmus Vorteile in der Bestimmung eines anderen Crash-Typs. Diese Qualitätsunterschiede werden nun in der Fusionierung der Information durch eine entsprechende Gewichtung berücksichtigt. Da die Logik in Software realisiert wird, lässt sich über einfaches Umprogrammieren ändern oder erweitern. Die Beurteilung der Qualität der Crash-Typen und Crash-Schwere-Entscheidungen der verschiedenen Algorithmen erfolgt Simulation mit realen oder simulierten Crash-Test-Daten, das sind Beschleunigungsdaten.

Beispielsweise ist ein optimal funktionierender Upfrontalgorithmus besser in der Lage, in eine Überdeckungsgraderkennung zu bestimmen. Als dies ein zentraler Algorithmus, der also auf einem Zentralsensor beruht, wäre. Bei der Bestimmung von Crash-Typen und -Schweren, die von dem Ergebnis der Überdeckungsgraderkennung abhängen, kann die Information des Upfrontalgorithmus damit stärker gewichtet werden als die Information des zentralen Crash-Schwere-Algorithmus. Andererseits kann bei Crash-Typen, bei welchen der zentrale Crash-Schwere-Algorithmus präzisere Aussagen erlaubt, dieser gegenüber dem Upfrontalgorithmus entsprechend stärker gewichtet werden. Jede Crash-Phase verfügt über eine unabhängige Logik zur Crash-Typ- und Crash-Schwere-Bestimmung. Diese Eigenschaft kann bei der Fusionierung mit der Information der weiteren Algorithmen vorteilhaft genutzt werden. Die Qualität der Informationen von unterschiedlichen Algorithmen ändert sich im Allgemeinen im Verlauf des Crashes. Beispielsweise liefert der Upfrontalgorithmus, der auf einer Sensorik im Frontend des Fahrzeugs beruht, nur bis in den Bereich mittlerer Crash-Phasen sinnvolle Zusatzinformationen zum zentralen Crash-Schwere-Algorithmus. In späten Crash-Phasen ist ein zusätzlicher Informationsgehalt dagegen gering, eine Zerstörung kann hier angenommen werden. Die Crash-Typ- und Crash-Schwere-Informationen der unterschiedlichen Algorithmen können bei der Fusion in jeder Phase entsprechend ihrer dann vorliegenden Qualität unterschiedlich gewichtet werden.

Eine Verbesserung des bisherigen Verfahrens kann dadurch erreicht werden, indem ein wahrscheinlichkeitstheoretischer Ansatz bei der Crash-Schwere- und Crash-Typ-Fusionierung verwendet wird. In der Praxis ist in der Regel das Zentralsteuergerät in seiner Wichtigkeit dem Abfrontsensordsystem untergeordnet. In manchen Crash-Situationen ist dies jedoch nicht immer richtig. Durch die Erfindung soll die durch die unterschiedlichen Sensoren gelieferte Information je nach ihrer Wichtigkeit entsprechend fusioniert werden. Dadurch kann für jeden Crash eine individuelle Crash-Auslösung

erzielt werden. Im Weiteren ist der Ansatz so gewählt, dass eine einfache Fusionierung von weiteren Sensoren einfach in das Konzept integriert werden kann. Über eine Parametereinstellung oder aber eine gezielte Berechnung der Wichtigkeit ist die Flexibilität des Algorithmus entsprechend erweiterbar.

5

10

15

Der Ansatz zur Fusionierung, basierend auf einer Wahrscheinlichkeit, wird zunächst allgemein erläutert. Eine Information aus der Sensorik, direkt oder daraus abgeleitet, kann über eine Rampenfunktion in ein Wahrscheinlichkeitsmaß transformiert werden. Dabei wird die Rampenfunktion vorzugsweise beschrieben durch eine untere und obere Grenze bzw. Schwelle und deren linearen Zusammenhang. Dieser Zusammenhang ist in Figur 7 dargestellt. Auf der Abszisse 701 wird die zu bewertende Information beispielsweise der Crash-Typ oder der Crash-Schwere abgetragen. Auf der Ordinate 707 wird die Gewichtung bzw. das Wahrscheinlichkeitsmaß beispielsweise in % abgetragen. Die Rampenfunktion weist eine untere Grenze 703 auf, eine obere Grenze 702 und eine Steigung 705. Damit ist der Crash-Typ 704 dem Wahrscheinlichkeitsmaß 708 zugeordnet. Die obere Grenze 702 entspricht 100 % 706. Die untere Grenze 703 0 %.

20

Das Prinzip der Rampenfunktion kann, wie oben beschrieben, dazu verwendet werden, eine zu verarbeitende Information in ein prozentuales Maß abzubilden oder aber als Funktion zur Berechnung von Gewichtungsfaktoren verwendet werden.

25

30

Die Einstellung der jeweiligen Grenzen geschieht über eine Applikation. Vorteil bei diesem Verfahren ist die hohe Flexibilität. Zum einen kann eine Funktion dadurch ausgeblendet werden, dass die untere und obere Grenze derart ausgelegt werden, dass bei einem vorgegebenen Eingangswert ein Ausgangswert durch die Verarbeitungsvorschrift niemals erreicht werden kann, d.h. die Ausgabe des Maßes ist somit 0 bzw. beträgt 0 % und ist daher für weitere Funktionen ungültig. Im Gegenzug dazu kann die Ausgabe wegen der kontinuierlichen Ausgabe in eine binäre Ausgabe gebracht werden, in dem obere und untere Grenzen auf einen Mittelwert eingestellt werden, z.B. den Wert 50. Dadurch ergeben sich nur 2 Zustände, entweder 0 oder 100. Dieser Aufbau erfolgt für jedes Merkmal getrennt. Dadurch erhält man beispielsweise für die Information Crash-Typ und Crash-Schwere für die unterschiedlichen Sensoren folgende Größen:

35

Die einzelnen Information werden aus den Blöcken 1.1a bis 1.2b in Fig. 8 gewonnen. Die für den jeweiligen Sensor gültige Information wird nun in der Logik (Block 2.1 und Block 2.2) folgendermassen fusioniert:



$$\text{ZBS} = \frac{\text{CRST} * \text{Faktor1} + \text{CSST} * \text{Faktor2}}{(\text{Faktor1} + \text{Faktor2})}$$

$$\text{UFS} = \frac{\text{CRUFS} * \text{Faktor3} + \text{CSUFS} * \text{Faktor4}}{(\text{Faktor3} + \text{Faktor4})}$$

Die Faktoren i (hier i=1...4) können entweder ebenfalls über andere Merkmale und entsprechende Rampenfunktionen berechnet werden oder aber es sind fest eingestellte Parameter im EEPROM. Somit erfolgt zunächst eine gezielte Fusionierung der einzelnen Informationen vom Zentralsteuergeräts und der Upfrontsensorik getrennt. Die somit erhaltene Information kann ggf. an andere Module weitergeleitet werden. Zentral jedoch, um zur Auslöseentscheidung zu kommen, werden diese Informationen in einer getrennten Auswertelogik (Block 3) mit demselben Schema miteinander verknüpft.

$$\text{Total} = \frac{\text{ZBS} * \text{Faktor5} + \text{UFS} * \text{Faktor6}}{(\text{Faktor5} + \text{Faktor6})}$$

Wie oben können die Faktoren berechnet oder vorgegebene Werte sein. Im Anschluß wird diese Information in Block 4 durch eine Auslöselogik entsprechend verarbeitet.

Einzelwerte, wie zum Beispiel CRST können natürlich ihrerseits mit der oben beschriebenen Methode erzeugt werden. Dies bedeutet, das der Crash Severity Algorithmus, der seinerseits unterschiedliche Crashtypen detektieren kann. Diese über eine gewichtete Summenbildung präzisieren kann. Wird eine solche Bestimmung auch für den Crash Typ der Upfrontsensoreninformation (CRST) durchgeführt lassen sich diese Informationen kombinieren. Dies gilt auch für die Informationen wie CSST und CSUFS.

Hieraus ergibt sich dann folgende Alternative der Bestimmung:

$$\text{CRTotal} = \frac{\text{CRST} * \text{Faktor6} + \text{CRUFS} * \text{Faktor7}}{(\text{Faktor6} * \text{Faktor7})}$$

$$\text{CSTotal} = \frac{\text{CRST} * \text{Faktor8} + \text{CRUFS} * \text{Faktor9}}{(\text{Faktor8} * \text{Faktor9})}$$

In obiger Berechnungsvorschrift können natürlich CRST aus den einzelnen Crahistypen wiederum über eine gewichtete Summenbildung entstanden sein. Gleiches gilt für CRUFS, CRST und CRUFS. Beispiel:

$$\text{CRTotal} = \frac{\text{CRST\_1} * \text{Fak10} + \text{CRST\_2} * \text{Fak11} + \dots + \text{CRUFS\_1} * \text{Fak20} + \text{CRUFS\_1} * \text{Fak21} + \dots}{(\sum \text{Faktoren})}$$

5

Hierbei stehen \_1 für die unterschiedlichen Crahistypen oder Crahschweren, das Präfix gibt den Ursprung der Signale an.

10

Wie in Fig. 9 zu sehen ist werden die Informationen aus den Blöcken 1.1a bis 1.2b abweichend von der Grundidee verknüpft. Block 2 beinhaltet die Verknüpfungen ähnlicher Informationen und Block 3 führt diese Informationen zusammen um sie Block 4 zur Verfügung zu stellen.

15

5

### Patentansprüche

10

1. Verfahren zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln (8) wobei wenigstens ein aufprallkennzeichnendes Signal erzeugt wird, dadurch gekennzeichnet, dass ab Erkennen eines Aufpralls zeitlich definierte Crash-Phasen vorgegeben werden, dass für jede Crash-Phase anhand des Signals ein Crash-Typ und eine Crash-Schwere bestimmt werden und dass in Abhängigkeit von der Crash-Schwere und/oder des Crash-Typs die entsprechenden Rückhaltemittel (8) angesteuert werden.

15

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Crash-Phasen in Abhängigkeit vom Fahrzeugtyp definiert werden.

20

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Crash-Typ für jede Crash-Phase dadurch bestimmt wird, dass für unterschiedliche mögliche Crash-Typen das wenigstens eine Signal untersucht wird und Ergebnisse dieser Untersuchungen miteinander verknüpft werden, um den Crash-Typ zu bestimmen.

25

4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass zur Bestimmung der Crash-Schwere wenigstens ein Algorithmus in Abhängigkeit vom Crash-Typ ausgewählt wird und Ergebnisse von dem wenigstens einen Algorithmus zur Bestimmung der Crash-Schwere verwendet werden.

30

5. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass von dem wenigstens einen Signal ein Plausibilitätssignal abgeleitet wird, das zur Überprüfung der Ansteuerung verwendet wird.

35

6. Verfahren nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass für unterschiedliche Aufprallsensoren im Fahrzeug jeweils getrennt der Crash-Typ und die Crash-Schwere für die jeweilige Crash-Phase bestimmt werden und auch

dann auch eine jeweilige Verknüpfung der derart bestimmten Crash-Typen und Crash-Schweren zur Ansteuerung durchgeführt wird.

- 5 7. Verfahren nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass die jeweiligen Crash-Typen und Crash-Schweren, die für die unterschiedlichen Aufprallsensoren bestimmt wurden, in Abhängigkeit von dem jeweiligen Crash-Typ und/oder der jeweiligen Crash-Schwere und/oder dem jeweiligen Aufprallsensor für die Verknüpfung bewertet werden.
- 10 8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Bewertung kontinuierlich erfolgt.
9. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Bewertung anhand jeweiliger Schwellen erfolgt.
- 15 10. Verwendung einer Vorrichtung zur Ansteuerung von Rückhaltemitteln (8) in einem Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 9.

1 / 7

Fig. 1

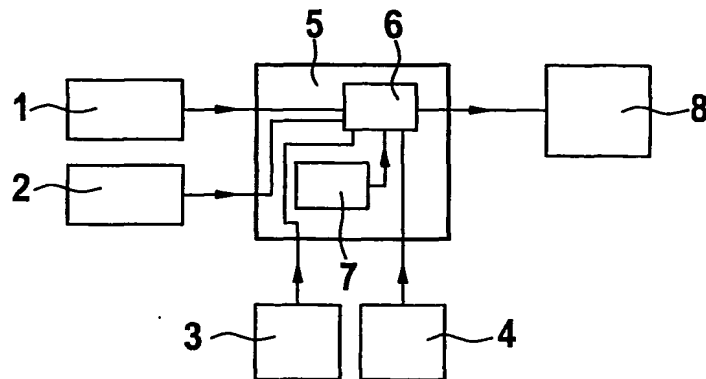
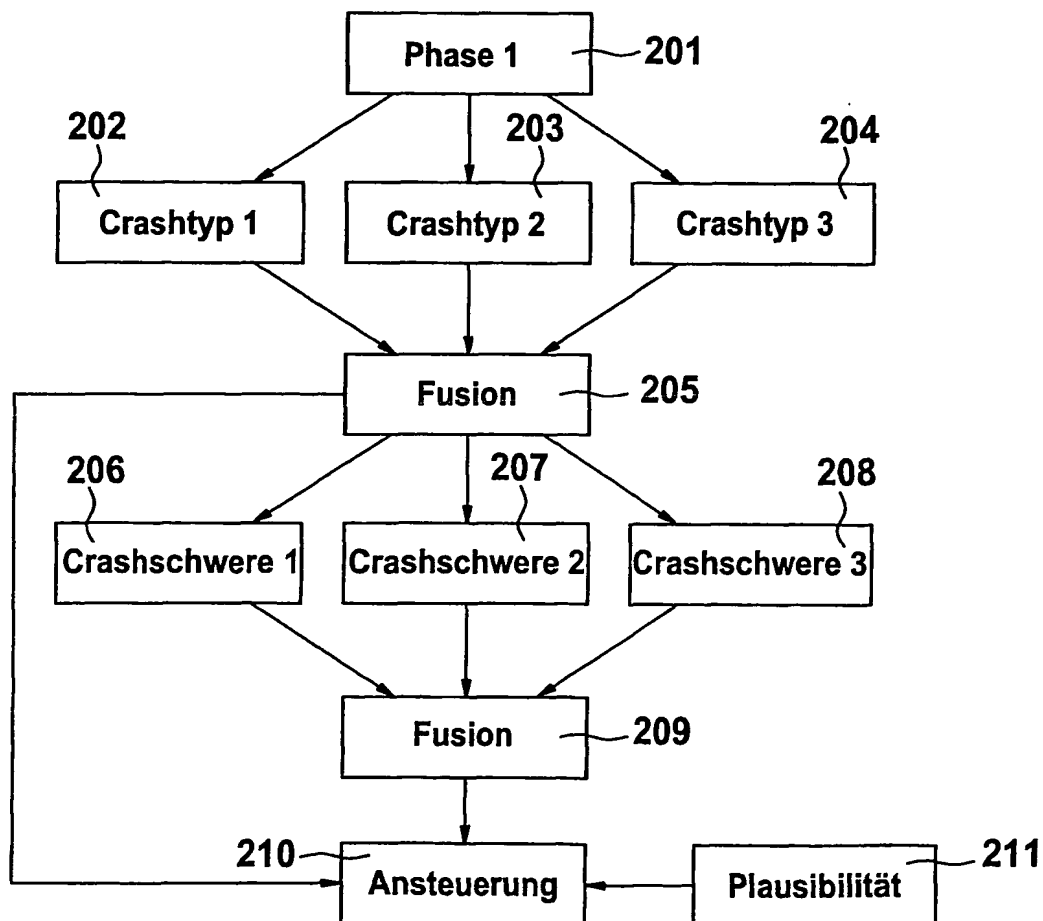
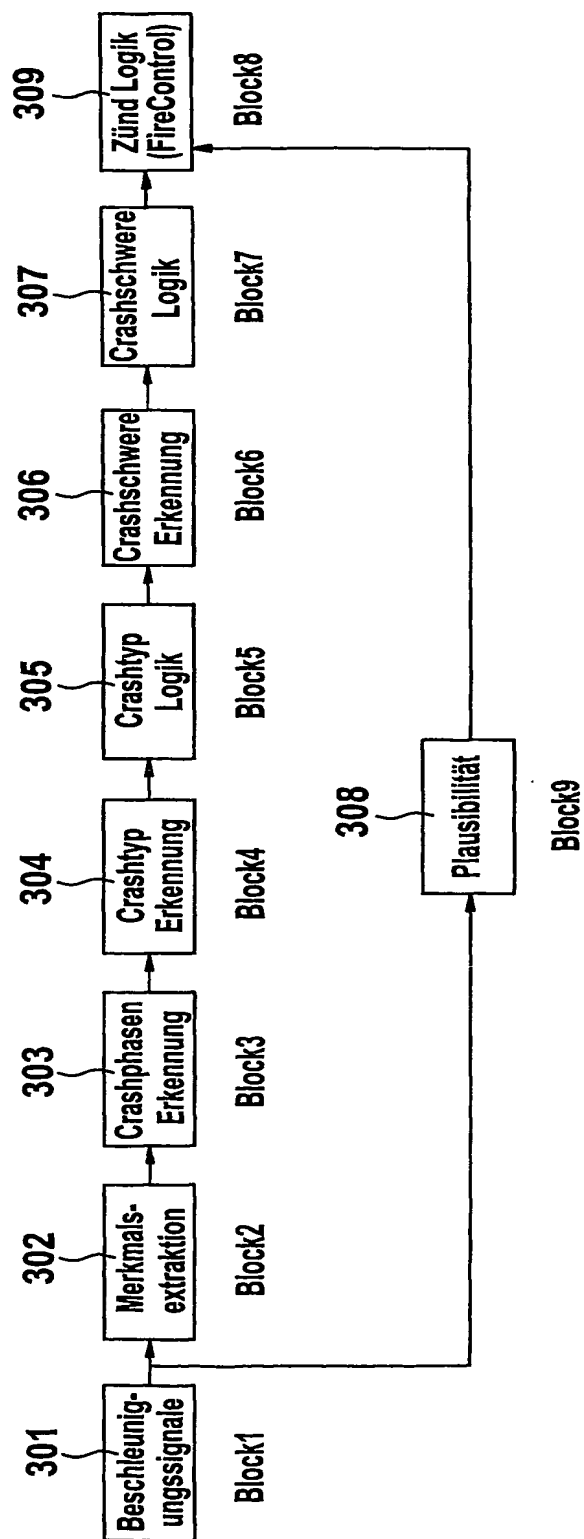


Fig. 2



2 / 7

Fig. 3



3 / 7

Fig. 4

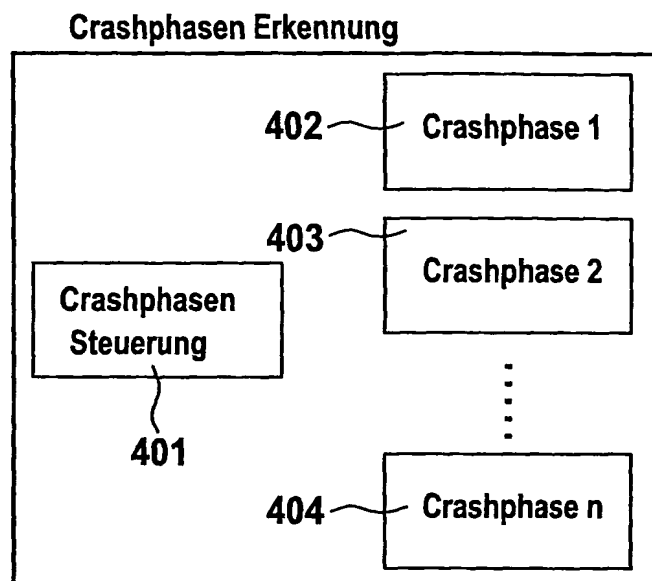
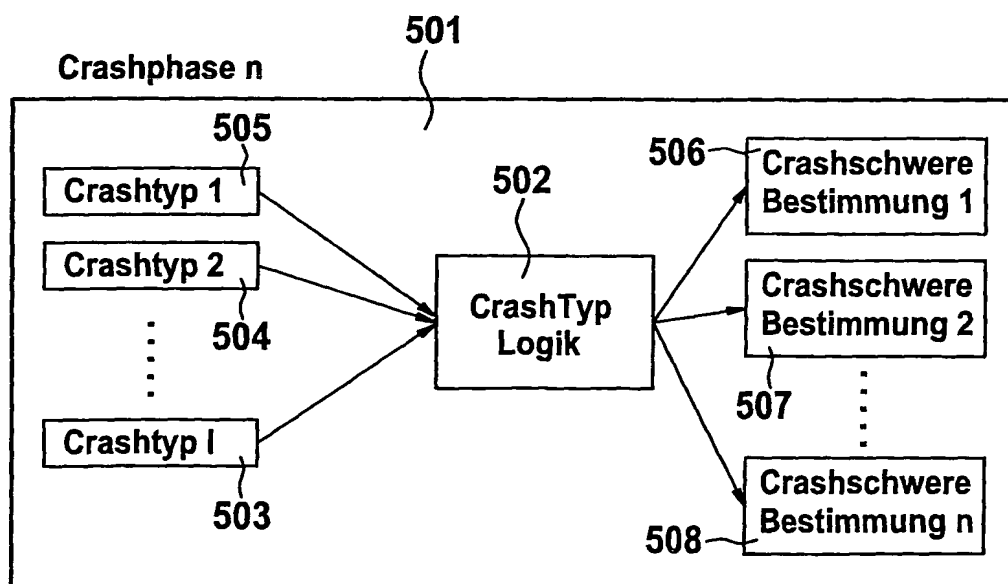


Fig. 5



4/7

Fig. 6

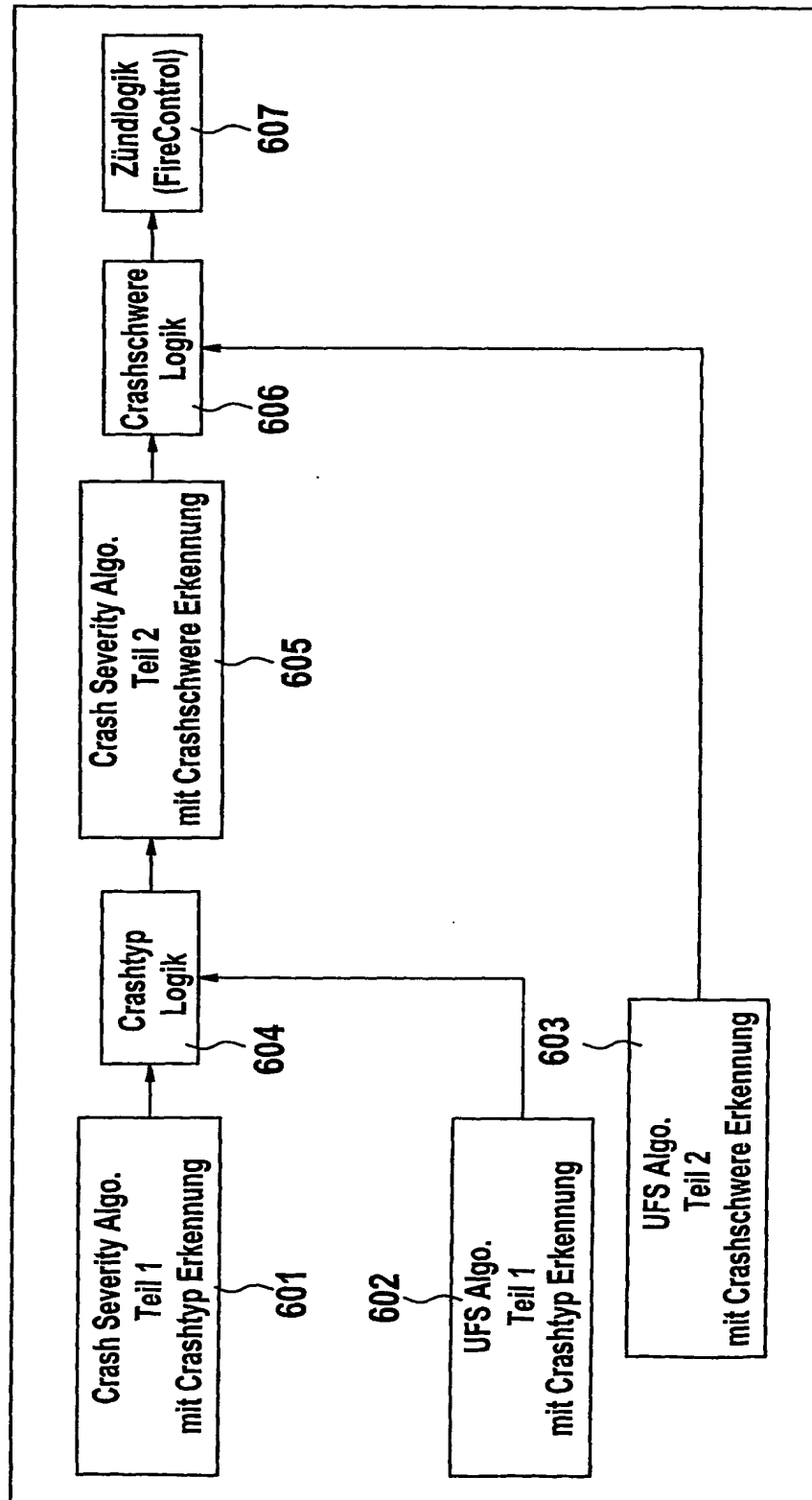
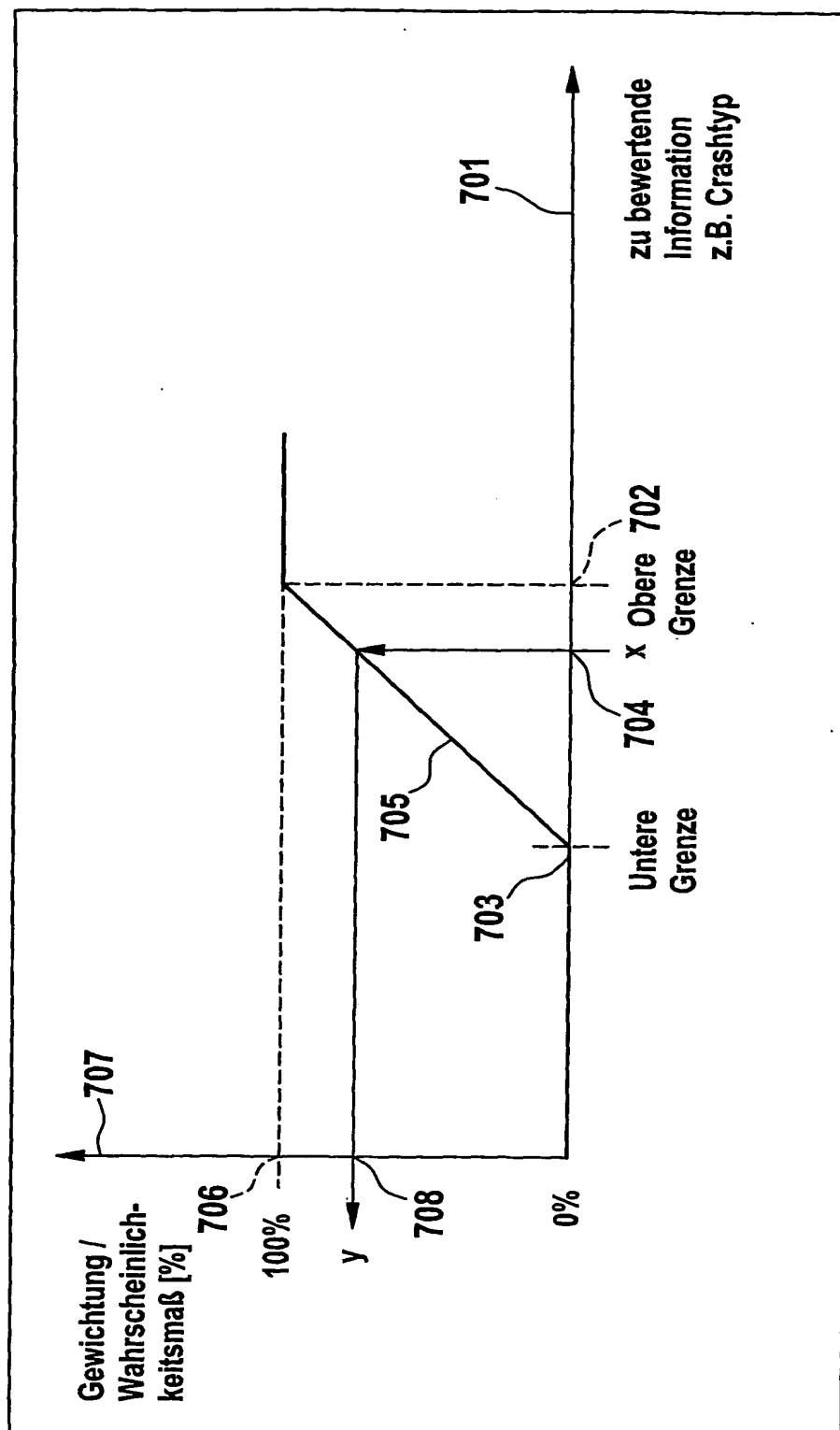
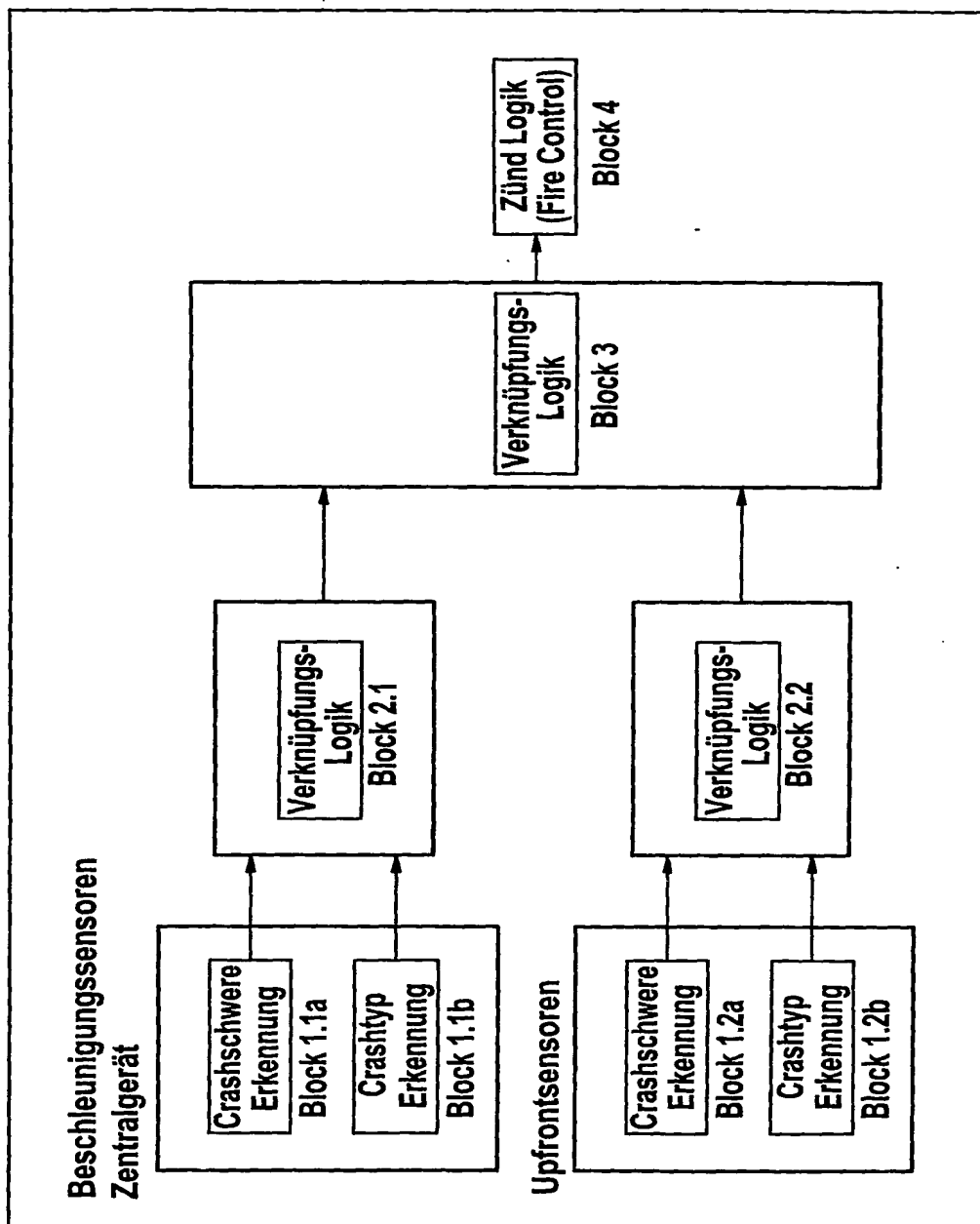


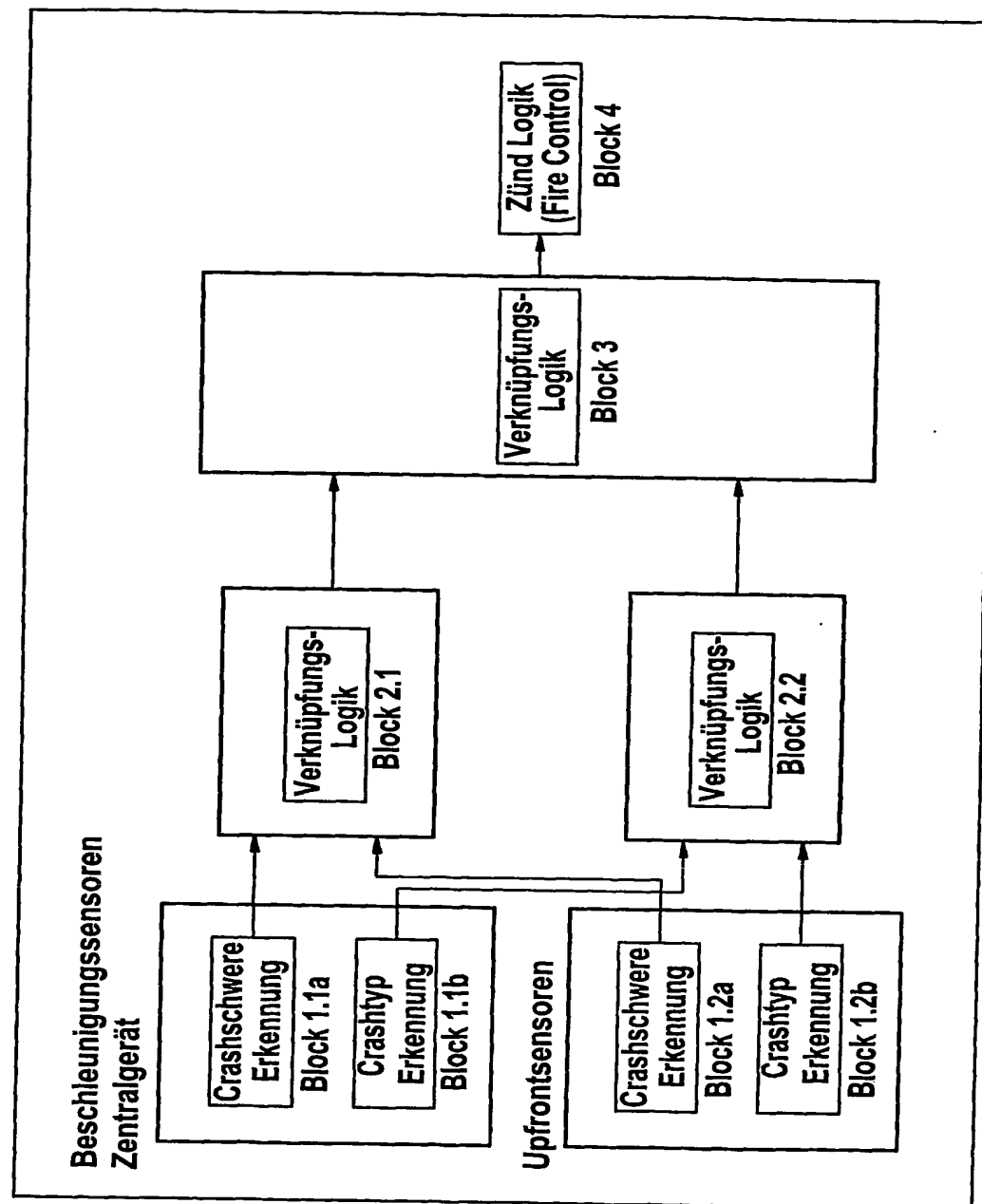


Fig. 7



6/7





# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 03/01798

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
IPC 7 B60R21/01

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

**B. FIELDS SEARCHED**

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 B60R

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the International search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

**C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT**

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 197 40 020 A (SIEMENS AG) 25 March 1999 (1999-03-25) the whole document	1, 10
A	DE 100 59 426 A (BOSCH GMBH ROBERT) 13 June 2002 (2002-06-13) the whole document	1, 10
A	DE 199 09 538 A (SIEMENS AG) 14 September 2000 (2000-09-14) cited in the application the whole document	1, 10
A	WO 97 21566 A (TEMIC BAYERN CHEM AIRBAG GMBH ; BAUER HERMANN (DE); BENDER RICHARD (DE) 19 June 1997 (1997-06-19) the whole document	1, 10
-/--		

☒ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

\* Special categories of cited documents :

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- \*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- \*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- \*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- \*&\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the International search

8 October 2003

Date of mailing of the International search report

23/10/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Busuiocescu, B.

## INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No.

PCT/DE 03/01798

## C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 101 09 043 C (BOSCH GMBH ROBERT) 25 July 2002 (2002-07-25) the whole document -----	1, 10
A	DE 198 16 989 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 4 November 1999 (1999-11-04) the whole document -----	1, 10
A	EP 1 000 820 A (FORD GLOBAL TECH INC) 17 May 2000 (2000-05-17) -----	
A	DE 101 16 926 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 17 October 2002 (2002-10-17) -----	

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No  
PCT/DE 03/01798

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19740020	A	25-03-1999	DE 19740020 A1 WO 9912777 A1	25-03-1999 18-03-1999
DE 10059426	A	13-06-2002	DE 10059426 A1 WO 0243992 A1 EP 1339572 A1	13-06-2002 06-06-2002 03-09-2003
DE 19909538	A	14-09-2000	DE 19909538 A1 WO 0051850 A2 EP 1159161 A2 JP 2003525155 T US 2003097212 A1	14-09-2000 08-09-2000 05-12-2001 26-08-2003 22-05-2003
WO 9721566	A	19-06-1997	DE 19546297 A1 DE 59610648 D1 WO 9721566 A1 EP 0866755 A1 JP 2000501044 T US 6219605 B1	19-06-1997 11-09-2003 19-06-1997 30-09-1998 02-02-2000 17-04-2001
DE 10109043	C	25-07-2002	DE 10109043 C1 WO 02068246 A2 US 2003160436 A1	25-07-2002 06-09-2002 28-08-2003
DE 19816989	A	04-11-1999	DE 19816989 A1 EP 0950582 A2 JP 3141200 B2 JP 11342826 A US 6199903 B1	04-11-1999 20-10-1999 05-03-2001 14-12-1999 13-03-2001
EP 1000820	A	17-05-2000	US 6272412 B1 EP 1000820 A2	07-08-2001 17-05-2000
DE 10116926	A	17-10-2002	DE 10116926 A1 US 2002153716 A1	17-10-2002 24-10-2002

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/01798

## A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7 B60R21/01

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60R

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, WPI Data, PAJ

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 197 40 020 A (SIEMENS AG) 25. März 1999 (1999-03-25) das ganze Dokument	1, 10
A	DE 100 59 426 A (BOSCH GMBH ROBERT) 13. Juni 2002 (2002-06-13) das ganze Dokument	1, 10
A	DE 199 09 538 A (SIEMENS AG) 14. September 2000 (2000-09-14) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument	1, 10
A	WO 97 21566 A (TEMIC BAYERN CHEM AIRBAG GMBH ; BAUER HERMANN (DE); BENDER RICHARD (DE) 19. Juni 1997 (1997-06-19) das ganze Dokument	1, 10
----- -/-		

☒ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

\*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

\*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

\*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

\*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

\*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*G\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

8. Oktober 2003

Absendedatum des internationalen Recherchenberichts

23/10/2003

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde  
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Busuiocescu, B.

# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationaler Patentsymbol  
PCT/DE-03/01798

## C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 101 09 043 C (BOSCH GMBH ROBERT) 25. Juli 2002 (2002-07-25) das ganze Dokument	1,10
A	DE 198 16 989 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 4. November 1999 (1999-11-04) das ganze Dokument	1,10
A	EP 1 000 820 A (FORD GLOBAL TECH INC) 17. Mai 2000 (2000-05-17)	
A	DE 101 16 926 A (DAIMLER CHRYSLER AG) 17. Oktober 2002 (2002-10-17)	



# INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die der selben Patentfamilie gehören

Internationaler Patentzeichen

PCT/DE 03/01798

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 19740020	A	25-03-1999	DE 19740020 A1		25-03-1999
			WO 9912777 A1		18-03-1999
DE 10059426	A	13-06-2002	DE 10059426 A1		13-06-2002
			WO 0243992 A1		06-06-2002
			EP 1339572 A1		03-09-2003
DE 19909538	A	14-09-2000	DE 19909538 A1		14-09-2000
			WO 0051850 A2		08-09-2000
			EP 1159161 A2		05-12-2001
			JP 2003525155 T		26-08-2003
			US 2003097212 A1		22-05-2003
WO 9721566	A	19-06-1997	DE 19546297 A1		19-06-1997
			DE 59610648 D1		11-09-2003
			WO 9721566 A1		19-06-1997
			EP 0866755 A1		30-09-1998
			JP 2000501044 T		02-02-2000
			US 6219605 B1		17-04-2001
DE 10109043	C	25-07-2002	DE 10109043 C1		25-07-2002
			WO 02068246 A2		06-09-2002
			US 2003160436 A1		28-08-2003
DE 19816989	A	04-11-1999	DE 19816989 A1		04-11-1999
			EP 0950582 A2		20-10-1999
			JP 3141200 B2		05-03-2001
			JP 11342826 A		14-12-1999
			US 6199903 B1		13-03-2001
EP 1000820	A	17-05-2000	US 6272412 B1		07-08-2001
			EP 1000820 A2		17-05-2000
DE 10116926	A	17-10-2002	DE 10116926 A1		17-10-2002
			US 2002153716 A1		24-10-2002